62

ABC

La II Guerra Mundial

Día «D» Hora «H»

Veinticuatro horas que cambiaron el signo de la Historia

El día 3 de junio finalizaba el embarque del Cuerpo Expedicionario que habría de asaltar la «Muralla del Atlántico». Desde Felixtone, en el mar del Norte, hasta Mildford Hasen, en Gales, no quedó muelle o fondeadero libre en el sur de Inglaterra. El embarque en las LST y LCT, amarradas en racimos, como enormes ballenas de acero, asombraban a los pocos habitantes de los pequeños pueblos del litoral.

Cada media hora quedaba cargada una LCT, lista para salir a la mar. Un ruido infernal de motores y cadenas acompañaba la estiba de los carros de combate. Centenares de embarcaciones de asalto se movían de un lado a otro, llevando y trayendo hombres y material, en un tráfico incesante.

LA «LIMPIEZA» DEL CANAL

El «día D» había sido fijado inicialmente para el 5 de junio, por lo que todos los medios previstos para la primera jornada del desembarco debían ponerse en movimiento en la madrugada del 3 al 4 de junio.

La vanguardia del asalto serían los dragaminas. El propio almirante Ramsay supervisó el dragado de la costa británica, previendo que la Luftwaffe y las patrulleras germanas pudieran sembrar las aguas del Canal con minas de acción retardada.

Simultáneamente a esta tarea, los dragaminas iniciaban el balizado de los diez canales que desde el «área Z», de reu-

Churchill dirige una arenga a las tropas británicas, horas antes del desembarco

Tropas norteamericanas embarcadas en las instalaciones del puerto de Plymouth

EL «DÍA D» MINUTO A MINUTO

6 DE JUNIO DE 1944

0,00 h.

■ La RAF inicia el bombardeo de las baterías y fortificaciones alemanas de la costa normanda. La Resistencia francesa, por su parte, dinamita las vías férreas principales y los nudos de comunicaciones de la zona.

0,05 h

■ Sesenta comandos son lanzados para balizar las tres áreas de salto de la 6 División aerotransportada británica.

0,15 h

■ Veinte aviones Dakota señalan con bengalas los objetivos de lanzamiento de las dos divisiones paracaidistas norteamericanas.

0,27 h

■ Ochenta comandos ingleses, a bordo de cinco planeadores Horsa, aterrizan en las proximidades de los puentes de Benòville y Ranville, sobre el río Orne.

0,50 h

■ Los primeros paracaidistas británicos toman tierra en la zona del Orne. Se reagrupan al son de trompetas de caza.

1,11 h

■ La sección de operaciones de la 716 División alemana anuncia al cuartel general del LXXXIV Cuerpo de Ejército, en Saint-Ló, que «paracaidistas enemigos han desembarcado al este del estuario del Orne. Las áreas principales son la de Brèville-Ranville y el límite septentrional del bosque de Barant».

1,15 h

■ En el Oeste, 15.000 hombres de las 82 y 101 divisiones aerotransportadas, son lanza-

La ya legendaria fotografía del general Eisenhower, jefe supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa, dirigiéndose, horas antes de producirse su lanzamiento sobre tierras normandas, a los paracaidistas norteamericanos en su campamento en Inglaterra

nión de los convoyes, habían de cruzar los campos de minas defensivos fondeados por los alemanes. Para cada una de las cinco playas se previeron dos canales de unos 400 metros de anchura. Noventa y siete dragaminas realizaron este ingente trabajo en cuatro días.

El 3 de junio el tiempo empeoró. Una depresión barométrica se situó sobre Escocia, a la par que el viento atemporalado comenzó a levantar la mar, por lo que pronto se hizo evidente que sería necesario retrasar el «día D».

LOS BUQUES SE HACEN A LA MAR

Pese a ello, el general Eisenhower confirmó la salida de la «Fuerza U», reunida en Plymouth, la primera que habría de ponerse en movimiento. Los trece convoyes que integraban la unidad se movilizaban durante la madrugada del 3

dos sobre Cotentin. En el lanzamiento, la 101 División pierde el 30 por 100 de sus hombres y el 70 por 100 de su material.

2,00 h

■ Los primeros buques aliados de la Fuerza U, al mando del contraalmirante Monn, llegan a su área de reunión, a 20 millas de la playa Utah.

2,30 h

■ El 13 Batallón de paracaidistas de Lancashire libera Ranville, la primera población

Cherburgo bombardeado

francesa conquistada por los aliados.

3,30 h

■ Con la tercera y última oleada de paracaidistas de la 6 División inglesa aterriza el primer general aliado: Richard Gale.

3,35 h

■ La Fuerza O del contraalmirante Hall comienza a botar sus lanchas de desembarco a 12 millas de la costa.

4,30 h

■ Saint-Mère-Eglise es tomado por el 505 Regimiento de la 82 División aerotransportada, a las órdenes del general Gavin.

4,45 h

■ La batería alemana de Merville, situada en la orilla derecha del río Orne, es neutralizada. Seiscientos soldados aliados atacan el emplazamiento de los cuatro cañones de 105 milímetros.

5,15 h

■ Cesan los bombardeos de la RAF sobre las fortificacio-

Una de las claves del éxito aliado en el desembarco residió en la increíble cantidad de material y medios humanos utilizados

al 4 de junio. Con la mar «de aleta» navegaron hacia el «área Z», bautizada por todos como «Piccadilly Circus».

Eisenhower convocó a su Estado Mayor la mañana del domingo 4. La previsión meteorológica era cada vez más sombría. Los expertos anunciaban para el lunes 5 un techo de nubes que impediría la actuación eficaz de los aviones asignados al bombardeo de las playas. La mar, que había levantado el temporal del sudoeste, amenazaba con tragarse las pequeñas embarcaciones, sobrecargadas de hombre y material. Después de oír a todos, «Ike» decidió posponer veinticuatro horas el asalto y fijar para el 6 de junio el «día D».

El SHAEFF envió los mensajes oportunos para ordenar el regreso de las unidades que se habían puesto en movimiento. El aplazamiento no produjo mayores problemas a los grandes buques, que se limitaron a invertir la marcha en el mar de Irlanda durante el domingo y volver a rumbo durante la noche del 4 al 5.

Los convoyes de LCT y LST, en cambio, después de soportar una noche endiablada en medio del Canal, se vieron incapaces de entrar en puerto, dada la dificultad de dispersar un número tan elevado de buques para volver a formar el convoy veinticuatro horas después. Por su parte, la vanguardia de los dragaminas se encontraba tan sólo a 35 millas de la costa francesa cuando recibió la orden de detenerse. Sin otra posibilidad, la «Fuerza U» aguantó las veinticuatro horas siguientes al sur de la isla de Wight.

«O. K., ALLÁ VAMOS»

El domingo por la tarde, los meteorólogos observaron una cierta mejoría y tiempo aceptable para el martes 6. Por la noche, el viento roló al noroeste, fuerza 5. A las cuatro y cuarto de la madrugada del lunes 5, Eisenhower tomó la decisión que puso en marcha la mayor operación anfibia de la Historia: «O. K., we'll go» («O. K., allá vamos»).

Inmediatamente, el almirante Ramsay ordenó que se reanudaran los movimiento. Una colosal flota de buques de todo tipo arrumbó hacia el «área Z». Desde allí, en la noche del lunes al martes, iniciaron los convoyes la aproximación hacia las playas bautizadas «Utah», «Omaha», «Gold», «Juno» y «Sword». A cada una llegaban dos canales dragados, uno para convoyes rápidos y otro para lentos.

El viento aún era violento y la mar que los buques iban encontrando se presentaba cada vez más dura, al irse separando de la protección de la costa. En estas condiciones, el manejo de las embarcaciones anfibias no resultaba tarea sencilla.

LA CARRERA HACIA LAS PLAYAS

A las cuatro de la madrugada fondearon los grandes transportes a unas diez

1944: EL «DÍA D», MINUTO A MINUTO

nes alemanas. En menos de seis horas casi 6.000 toneladas de bombas han sido arrojadas sobre las posiciones germanas.

5,30 h

■ Playa Omaha: 32 carros anfibios del tipo D. D. se dirigen a la playa desde los barcos situados a cinco kilómetros. 27 de ellos son hundidos por las baterías alemanas.

5,58 h

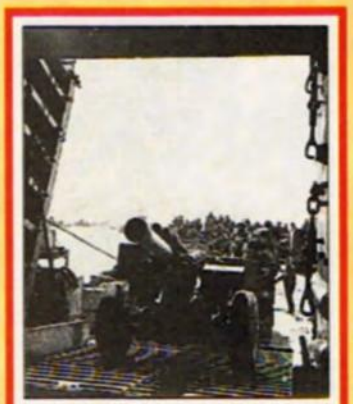
■ Amanece sobre Normandía. El estado de la mar es bastante desfavorable para los aliados. Olas de casi dos metros azotan sus buques, con vientos de 16 a 18 nudos. Las unidades navales bombardean las defensas germanas.

6,00 h

■ La aviación estadounidense ataca, con cuatro mil toneladas de bombas, las baterías costeras enemigas.

6,20 h

■ Las LCTR –lanchas de desembarco y transporte– son botadas al agua, con sus ocupantes dispuestos para el asalto a las cabezas de playa.



Pieza artillera en «Utah»

6,30 h «Hora H»

■ Concluye el bombardeo preliminar aliado. Una nube de bruma y humo envuelve por completo la costa normanda.

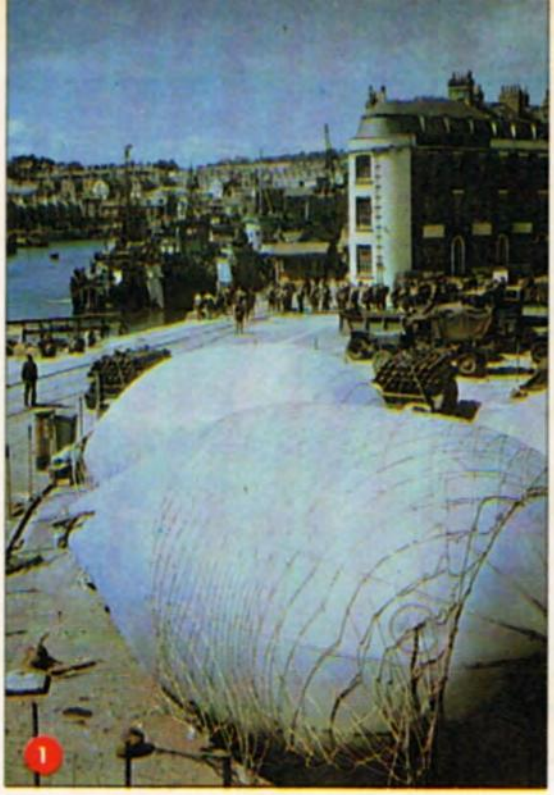
■ Playa Utah: Los primeros efectivos de la 4 División de Infantería estadounidense inician el desembarco. Tras el asalto, los buques reanudan el bombardeo siguiendo las indicaciones de los controladores de tiro desembarcados.

■ Playa Omaha: Desembarcan la 1 División de Infantería

millas de las playas. Arriaron las lanchas LCVP y los infantes descendieron a ellas por las redes. Una hora después, las baterías de costa germanas abrían fuego sobre los barcos más próximos a tierra, los destructores de bombardeo. A las cinco y media respondieron los aliados. Cada buque inició la destrucción sistemática de los blancos asignados, mientras las embarcaciones de asalto recorrían las calles de aproximación hacia la línea de salida. Allí se formaron las «olas» de asalto, bajo intenso fuego enemigo. El silencio de la noche había dejado paso a un increíble estruendo y confusión.

Exactamente a las seis y media, la «hora H», varó en la playa la primera oleada. Cayeron las rampas y saltaron a la orilla los soldados. Eran los primeros aliados que pisaban Francia y lo hacían en una región llamada Calvados, donde el 1 de agosto de 1588 había varado el navío «San Salvador», de la española Armada Invencible, al cual le había explotado la santabárbara.

El 6 de junio de 1944 quedaba abierto el segundo frente en el continente europeo.



1.–Globos cautivos empleados como obstáculo ante la aviación enemiga.
2.–Granadero alemán en puesto de observación.
3.–Planeador aliado derribado por los alemanes.

EL PLAN DE MONTGOMERY

El XXI Grupo de Ejércitos del general Montgomery comprendía el II Ejército británico del general Dempsey y el I Ejército norteamericano del general Omar Bradley.

El II Ejército debía desembarcar tres divisiones en las playas al norte y noroeste de Caen: «Juno», «Gold» y «Sword». Como apoyo, una división aerotransportada británica sería lanzada pocas horas antes a las afueras de la ciudad para capturar los puentes del Orne inferior.

El I Ejército estadounidense desembarcaría una división en la orilla este del estuario del Vire –«Omaha»– y otra división al norte del mismo lugar –«Utah»–. Esta última sería ayudada por dos divisiones aerotransportadas.

Entre los primeros objetivos del ataque figuraban Caen, Bayeux, Isigny y Carentan. Una vez conquistados estos puntos, los norteamericanos avanzarían

norteamericana y el 166 Regimiento de la 29 División.

7,10 h

■ Pointe du Hoc: Tres compañías de «rangers» norteamericanos desembarcan al pie de un acantilado de treinta metros apoyados por el fuego artillero de dos destructores. Su misión es destruir la batería de seis piezas de 155 milímetros que amenazan el asalto de la playa Omaha.

7,25 h

■ Playa Gold: La 50 División de Infantería británica desembarca en una extensión de cinco kilómetros con el objetivo de ocupar la carretera nacional N-13.

7,30 h

■ Playa Sword: Se produce el asalto de la 3 División de Infantería inglesa, la 27 Brigada blindada y varios comandos especiales. Su cometido es establecer contacto con los paracaidistas de la 6 División.

7,45 h

■ Playa Juno: Con la misión de profundizar la cabeza de puente hasta Caen desembarca la 3 División de Infantería canadiense.

8,30 h

■ Playa Gold: Llega a tierra el 47 Comando de Royal Marines, tras perder varias embarcaciones de asalto contra los obstáculos de la costa.

9,00 h

■ Playa Utah: Se instala el primer hospital de campaña aliado. Los heridos comienzan a ser evacuados a Inglaterra.

10,00 h

■ Playa Omaha: Algunos oficiales logran reagrupan unas decenas de hombres y avanzan a través de los obstáculos y los campos minados hacia los puntos de apoyo alemanes. Las baterías pesadas germanas causan importantes bajas.

10,30 h

■ Playa Omaha: Dos mil muertos y heridos yacen en «Bloody Omaha» (Omaha Sangrienta).

12,00 h

■ Playa Utah: Comienza la

La «Hora H», el «Día D» y los soldados aliados ponen pie en el continente europeo

a través de la península de Contentin hacia el Norte para tomar el puerto de Cheburgo. Los británicos protegerían el flanco estadounidense contra los previsibles contraataques de los «panzers» germanos desde el Este.

Montgomery confiaba alcanzar la línea Falaise-Avranches al cabo de tres semanas del desembarco, lo que le permitiría disponer de una cabeza de playa suficientemente amplia para concentrar y maniobrar con un ejército capaz de romper las defensas alemanas.

El encargado de romper el cerco era el general norteamericano George Patton. Saldría de la península de Contentin en dirección Sur y luego desvió una parte hacia el Oeste, a los puertos de Bretaña, y otra al Este, hacia el Sena.

El plan se ejecutó tal y como se había previsto, pero con desajustes en su «horario». Como relata Eisenhower en sus «Memorias», «estos desajustes no empañan la victoria de los aliados porque un plan de batalla bien concebido deja flexibilidad de espacio y tiempo para hacer frente a los factores en constante cambio que integran el problema del combate».

Producida la ruptura, se crearían dos Grupos de Ejército autónomos, británico y estadounidense, cada uno con su propio jefe y aviación táctica.

LA CLIMATOLOGÍA, «NEUTRAL»

Con frecuencia se ha afirmado que el mal tiempo de los días del desembarco facilitó el ataque. Sería más correcto decir que las condiciones climatológicas actuaron como un factor neutral para ambos rivales.

En la sorpresa de que fueron víctimas los alemanes al amanecer del 6 de junio la meteorología reinante desempeñó un importante papel. Los expertos germanos anunciaron que en esas fechas era imposible realizar una operación anfibia, y esta seguridad relajó el estado de alerta de las guarniciones costeras.

Sin embargo, el mal tiempo hizo también estragos en los planes aliados. Las tres divisiones aerotransportadas que precedieron a la invasión fueron lanzadas con un fuerte viento lateral que dispersó a sus hombres, causando un alto número de bajas.

Las densas nubes que poblaban el cielo al amanecer del día 6 de junio provocaron que los bombarderos que debían neutralizar las defensas alemanas de la playa «Omaha» erraran el blanco. De ahí que cuando la infantería norteamericana puso pie en tierra se encontró con el intensísimo fuego cruzado de las intactas baterías alemanas.

EL COMBATE EN LAS PLAYAS

Las playas «Gold», «Juno» y «Sword» fueron escenario del desembarco de las divisiones inglesas y canadienses. En aquella zona las defensas germanas eran mucho más débiles, pero los arrecifes y la marejada dificultaron el asalto. La utilización de los carros de combate anfibios ideados por el general Hobart resultó un éxito.

No obstante, pronto se produjo un increíble atasco en la descarga de los vehículos y suministros, lo que paralizó el avance hacia el interior. Antes de acabar el «día D» habían penetrado varios kilómetros y tomado contacto con la división aerotransportada más allá del río Orne.

Por su parte, el II Ejército británico del general Dempsey no alcanzó ninguno de sus objetivos: Bayeux, Caen y Troan.

El avance hacia Caen se inició por la tarde, pero la única división «panzer» operativa en la zona entró en acción y detuvo la penetración. Al día siguiente llegó una nueva división blindada germana, con lo que británicos y canadienses permanecieron clavados frente a Caen durante un largo mes.

La playa de «Omaha» sirvió de escenario a una batalla infernal. Una división de infantería alemana que realizaba maniobras en la región y la habilidad táctica de los germanos convirtieron el asalto en una verdadera pesadilla.

Pese a todo, la noche del 6 al 7 de junio el desembarco en «Omaha» había sido completado gracias a un alto precio: el V Cuerpo de Ejército norteamericano sufrió más de 3.500 bajas.

Por el contrario, en «Utah» la 4 División de Infantería estadounidense tomaba la playa en sólo tres horas, sin apenas

1944: EL «DÍA D», MINUTO A MINUTO

ofensiva estadounidense. Quedan abiertas dos rutas entre las brechas realizadas en los muros anticarros.

12,15 h

■ Paracaidistas de la 101 División entran en contacto con tropas del VII Cuerpo de Ejército norteamericano.

13,30 h

■ Playa Omaha: El general Bradley reconoce, en un mensaje dirigido a Eisenhower, la difícil situación que atraviesan sus fuerzas.

14,00 h

■ El Comando n.º 6 cruza el puente sobre el Orne para apoyar a la 3 Brigada paracaidista.

16,30 h

■ Playa Gold: Las tropas británicas consolidan sus posiciones en la cabeza de playa entre Hamel y Rivière.

24,00 h

■ Playa Omaha: 34.250 soldados aliados ocupan la playa, en una extensión de seis kilómetros de largo y dos de profundidad.

■ Playa Gold: La cabeza de puente se extiende hasta Arromanches y Sommervieu, con lo que se establece contacto con las tropas de playa Juno.

■ Playa Utah: La 4 División alcanza todos los objetivos marcados: 23.000 hombres y 1.700 vehículos dominan la playa.

■ Playa Sword: El asalto ha resultado un éxito, pero la conquista de Caen, proyectada para las primeras veinticuatro horas del desembarco, deberá esperar todavía un mes. Los aliados han sufrido en este escenario, 630 hombres, entre muertos y heridos.

■ Playa Juno: No se efectúa el esperado contacto con las fuerzas de la playa Sword. Han puesto pie en tierra 21.000 soldados, de los que han muerto 878.

■ El número total de fuerzas aliadas desembarcadas en Normandía el «Día D», asciende a 147.715, de los que aproximadamente 4.000 han sido bajas. La operación se ha saldado con éxito.

víctimas. Pronto establece contacto con los paracaidistas y juntos se desplazan hacia el Oeste para cercar la península de Contentin.

CONFUSA REACCIÓN ALEMANA

Cuando en la tarde del día 5 de junio se escucharon a través de las ondas de la BBC los versos del poeta francés Verlaine que avisaban del desembarco a la Resistencia gala, el XV Ejército alemán desplegado en Calais era puesto en estado de alerta. Sin embargo, sorprendentemente, el VII Ejécito que defiende Normandía no recibe orden alguna.

A las cuatro de la mañana del 6 de junio, Von Rundstedt recibe la noticia del desembarco. Telefonea a Hitler para solicitar el despliegue de las reservas «panzer», pero el führer está durmiendo y el mariscal Jodl no se atreve a despertarle, denegando por ello al permiso.

Una hora más tarde, Rommel, sabedor de la situación, se dispone a regresar a Francia. Pero Hitler, que a primeras horas de la mañana, al levantarse, es informado, comete una de las mayores equivocaciones de su vida. Pensó que la operación aliada no era el verdadero desembarco, sino una maniobra de distracción, y que el auténtico asalto se produciría en Calais.

Von Rundstedt y Rommel multiplican sus peticiones de refuerzos, mientras en Berlín se obstinan en la defensa de Calais. Hasta las dos y media de la tarde del día 6 no reciben autorización para movilizar sus reservas de «panzer»: la 12 División Panzer SS y la División Panzer Lehr.

Cuando por fin se mueven los carros de combate germanos, su avance es machacado por la aviación táctica aliada. Se frustra así el deseo de Rommel de arrojar al mar a los invasores antes de que transcurran las primeras veinticuatro horas de combate.

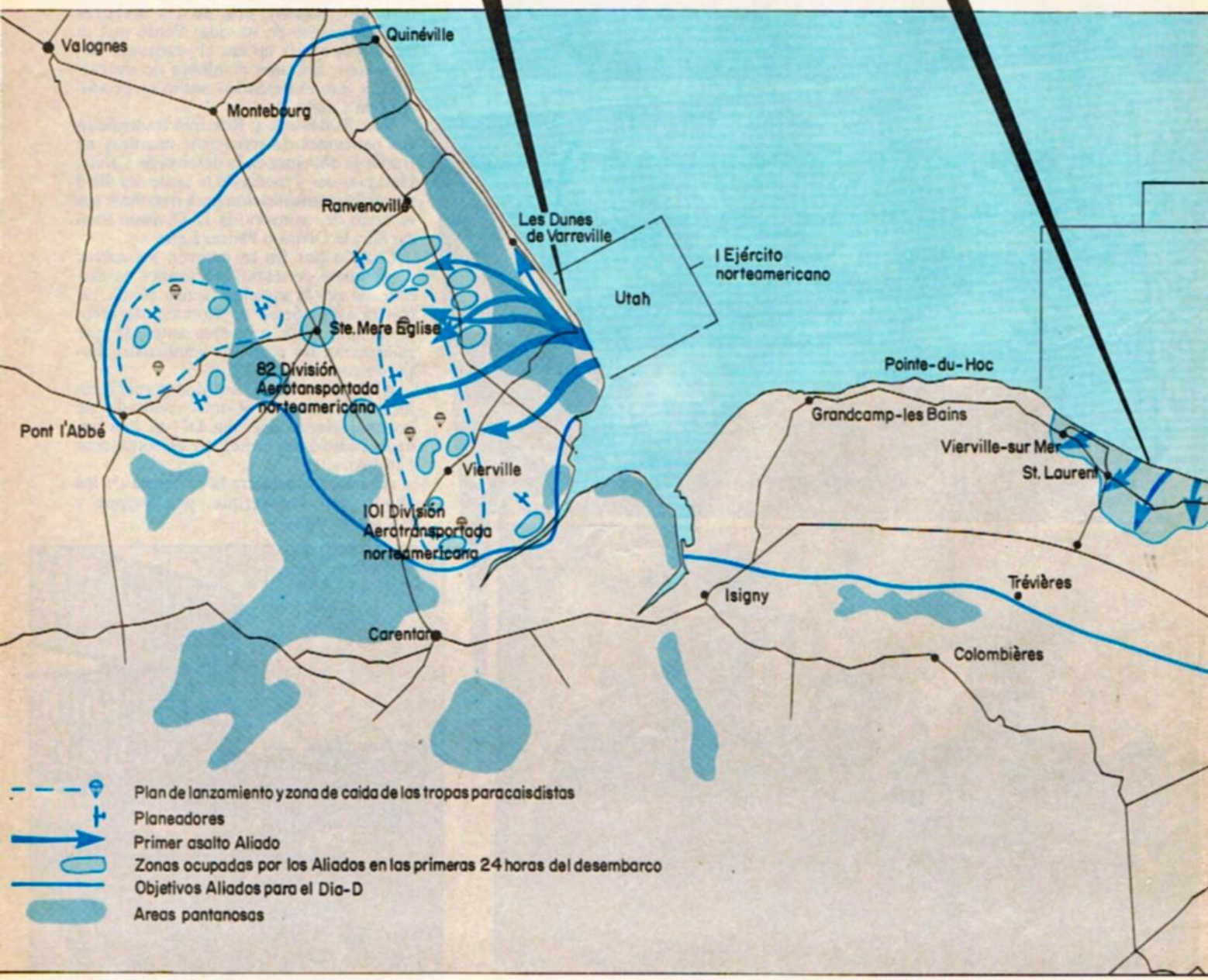
Al finalizar el día, un Montgomery eufórico informaba: «Como resultado de las operaciones del "día D", se han ganado posiciones firmes en el continente europeo.»

Aquella jornada era la revancha de los aliados por Dunkerque, por Dieppe y por tantas otras.

El mapa del desembarco

En «Utah», tras desembarcar con éxito, la 4 División de Infantería norteamericana se une a las tropas paracaidistas

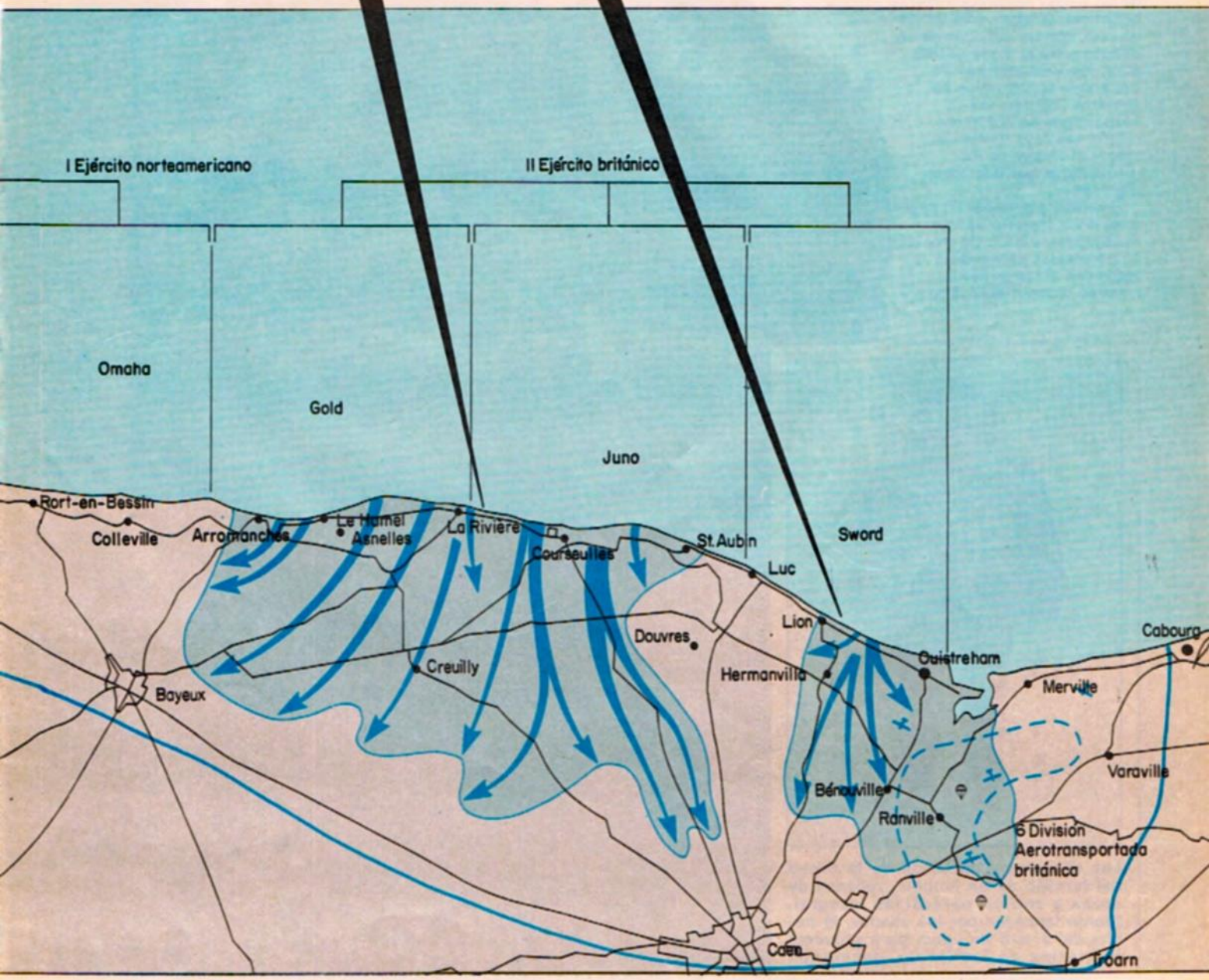
En «Omaha», el I Ejército estadounidense del general Bradley, libró los combates más cruentos del «Día D»



de Normandía

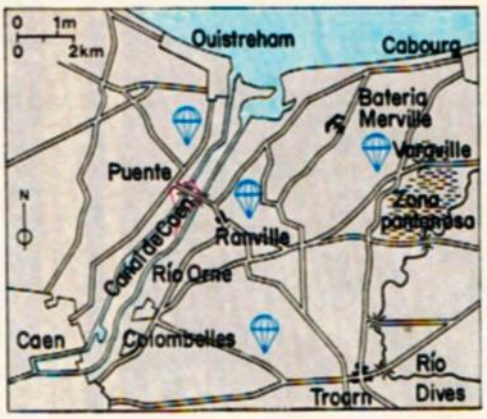
El II Ejército británico, en las playas «Gold», «Juno» y «Sword», consolidadas sus posiciones, inició su avance hacia el interior

El general británico Bernard Montgomery, jefe del XXI Grupo de Ejércitos, durante el desembarco



Planeadores y paracaidistas

En las primeras horas de la invasión era esencial para los aliados salvaguardar los flancos de la cabeza de playa con el fin de impedir la llegada de refuerzos a las defensas alemanas. La superioridad aérea angloamericana era total, pero su aviación no podía atacar pequeños blancos por la noche o con mal tiempo, por lo Eisenhower tomó la decisión de emplear tropas aerotransportadas, encargadas de asaltar los puestos fortificados y de volar los puentes, creando además confusión en las filas germanas. La 6 División británica recibió la orden de conquistar y controlar el puente del Canal de Caen en Benóville, y el puente sobre el río Orne, en Ranville, en el flanco izquierdo alemán. Eran unos objetivos vitales que se hallaban a tan sólo medio kilómetro de la costa



la parte delantera chocó contra un cercado de alambre. El piloto y el copiloto salieron despedidos fuera de la carlinga, perdiendo el conocimiento. Eran los primeros soldados aliados en «pisar» suelo francés. En el interior del «Horsa», toda la dotación quedó inconsciente por unos instantes. Su comandante, el mayor John Howard, creyó estar herido y haberse quedado ciego.

Los tres planeadores «Horsa» designados para la conquista del puente de Benóville (1), más tarde denominado «Puente Pegaso» por ser ésta la insignia de las tropas aerotransportadas británicas, volaban, uno detrás de otro, con un intervalo de un minuto entre sí. En la misma zona, los alemanes habían iniciado la construcción de agujeros (10) para los «espárragos de Rommel», –defensas cuya función era rasgar el vientre de los planeadores que intentasen aterrizar.

El primer planeador (7) llegó a las doce y cuarto de la madrugada, y hubo de emplear su paracaídas para reducir la velocidad al tomar tierra. Levantó bruscamente la cola y

Los «Dummy», muñecos de la mitad del tamaño de un hombre, rellenos de arena y con un paracaídas integral, fueron lanzados por los aliados, la noche del 5 al 6 de junio, para provocar la alarma en las líneas germanas

sobre el puente «Pegaso»

Sin embargo, el piloto había logrado frenar el avión al lado del canal, como se le asignó (3).

En pocos segundos, todos se repusieron y saltaron a tierra para cumplir su misión.

Una batería anticarro alemana (6), situada al borde del puente, incomprensiblemente estaba abandonada.

El primer aterrizaje causó una sorpresa absoluta en el enemigo. Dos jóvenes centinelas, que caminaban sobre el puente en direcciones opuestas, confundieron el choque del planeador contra el suelo con la caída de un bombardero aliado averiado.

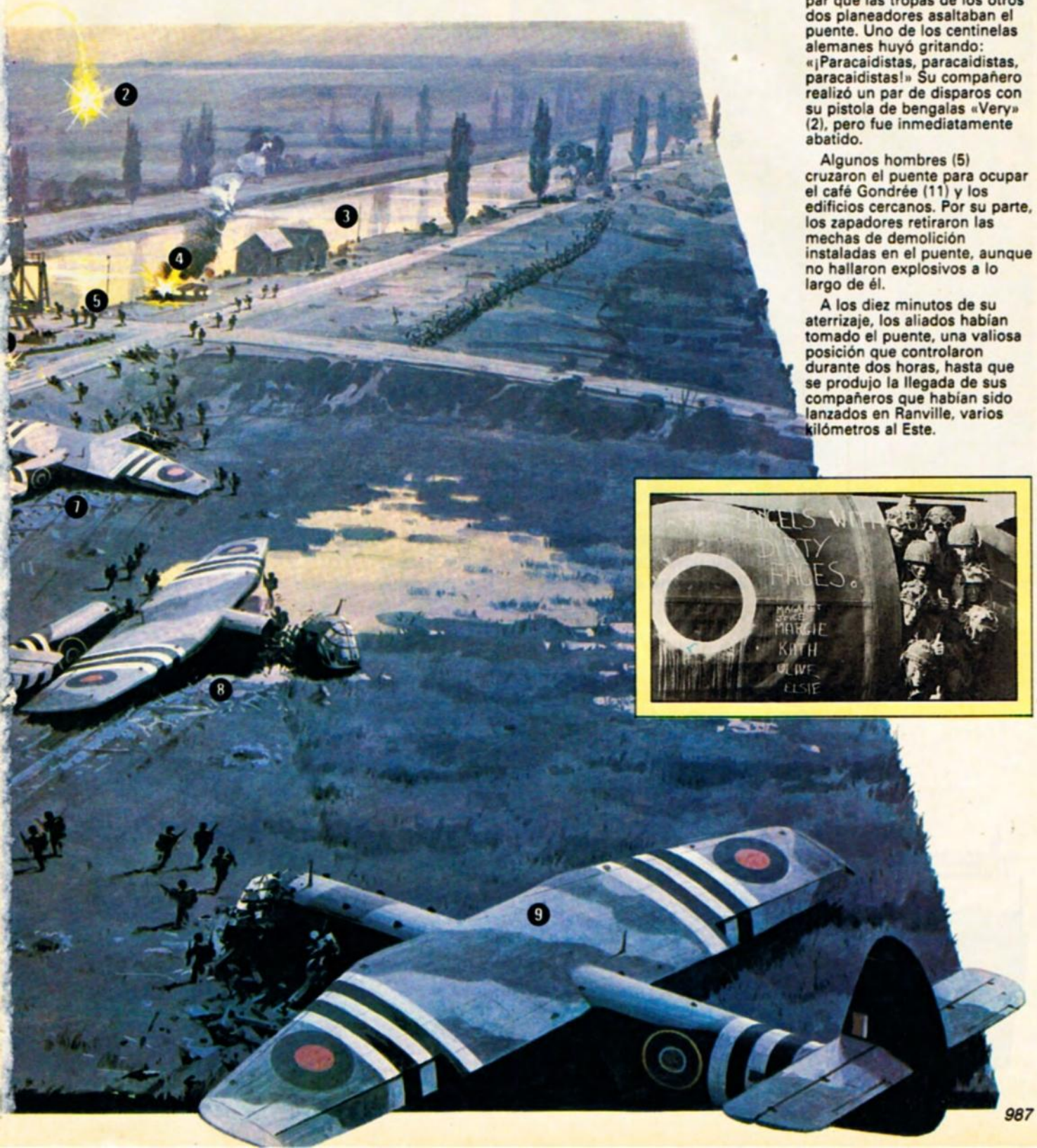
Un minuto después aterrizaba, tras golpear contra el suelo, el segundo planeador (8), reuniéndose su dotación con la del anterior grupo en el extremo este del puente. Su primer cometido consistía en despejar las trincheras alemanas junto a la carretera y tomar el fortín (4).

Mientras cruzaban corriendo el puente, aterrizó el tercer planeador (9), chocando también contra el suelo.

Howard y sus hombres cumplieron sus objetivos, a la par que las tropas de los otros dos planeadores asaltaban el puente. Uno de los centinelas alemanes huyó gritando: «¡Paracaidistas, paracaidistas, paracaidistas!» Su compañero realizó un par de disparos con su pistola de bengalas «Very» (2), pero fue inmediatamente abatido.

Algunos hombres (5) cruzaron el puente para ocupar el café Gondrée (11) y los edificios cercanos. Por su parte, los zapadores retiraron las mechas de demolición instaladas en el puente, aunque no hallaron explosivos a lo largo de él.

A los diez minutos de su aterrizaje, los aliados habían tomado el puente, una valiosa posición que controlaron durante dos horas, hasta que se produjo la llegada de sus compañeros que habían sido lanzados en Ranville, varios kilómetros al Este.

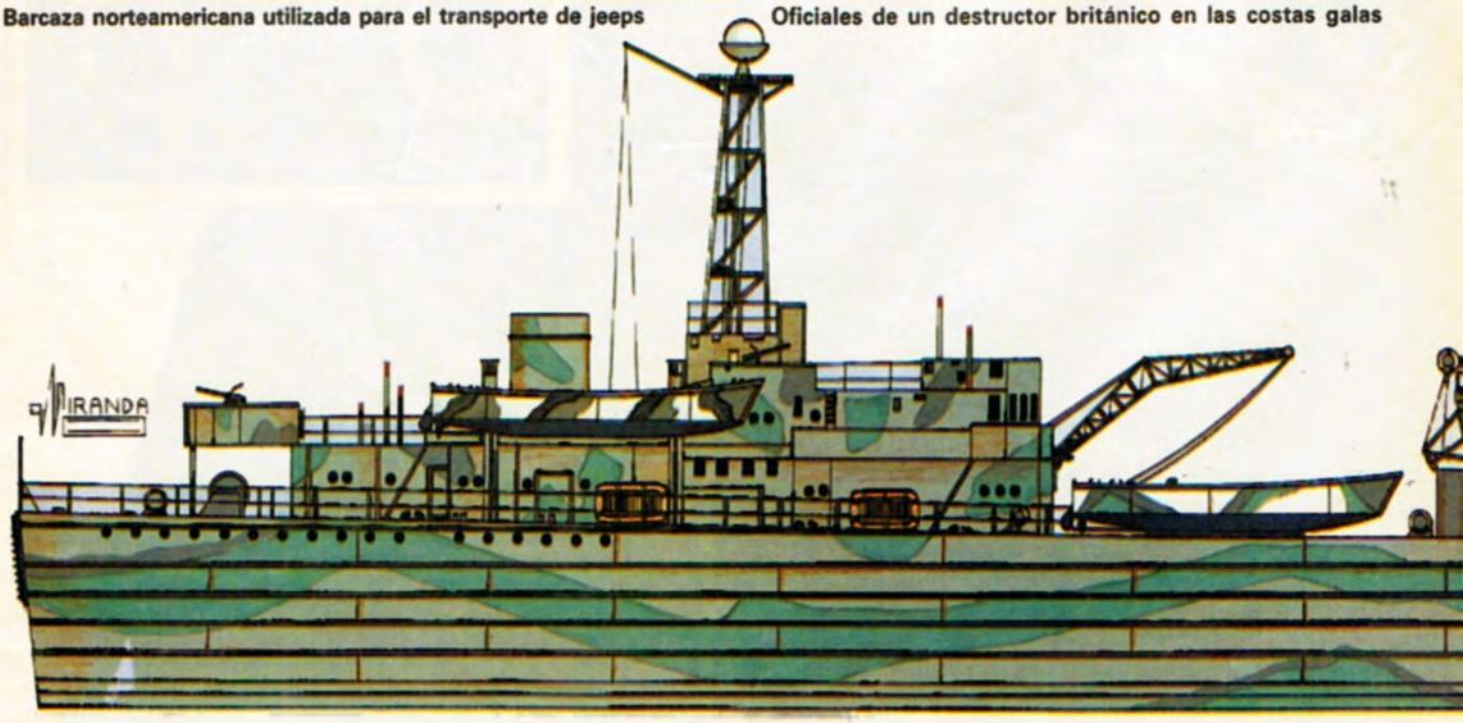


La Armada anfibia aliada

Barcaza norteamericana utilizada para el transporte de jeeps

La LCTs desembarcando al I Ejército estadounidense

Oficiales de un destructor británico en las costas galas



Los barcos de «Neptune/Overlord»

Los cargueros integraron el grueso de la Flota de transporte

La foto da idea de la gran magnitud de la Armada Aliada

Portaaviones

Su presencia fue fundamental para prestar apoyo aéreo en todos los desembarcos anteriores. En Normandía, dada la proximidad de los aeródromos ingleses, sólo participaron en la defensa lejana en aguas del Atlántico.

Acorazados 6

Su principal misión consistió en proporcionar el fuego naval de apoyo.

Cruceros 23

Al igual que los acorazados, machacaron las defensas de las playas.
En total, suponían unas 200 piezas de 203 mm y 152 mm.

Destructores 104

Participaron en diversas misiones: escolta, lucha antisubmarina, pero sobre todo se emplearon también como fuego artillero.

Dragaminas 97

Los alemanes habían minado con múltiples tipos de ingenios las aguas de acceso a las playas de Normandía. Durante la noche del 5 al 6 de junio, estos buques rastrearon intensamente las zonas minadas.

Transportes 1.200

Tomaron parte una enorme diversidad de buques, algunos específicamente diseñados para operaciones anfibias, como los APA, APD y LSD, y otros eran simples mercantes.

LST 2.229

Transportes de carros de combate. Buques de unas 1.500 toneladas, capaces de varar en la playa y desembarcar tanques por medio de una rampa.

LCI 245

Lanchas para Infantería. Embarcaciones de unas 250 toneladas capaces de transportar unos 280 hombres.

LCT 911

Lanchas para carros de combate de unas 130 toneladas, de hasta ocho nudos de velocidad y hasta tres tanques de 50 toneladas.

LCM 481

Lanchas medias. De 25 a 50 toneladas, con capacidad para transportar 60 hombres o un carro de 30 toneladas.

LCVP 1.089

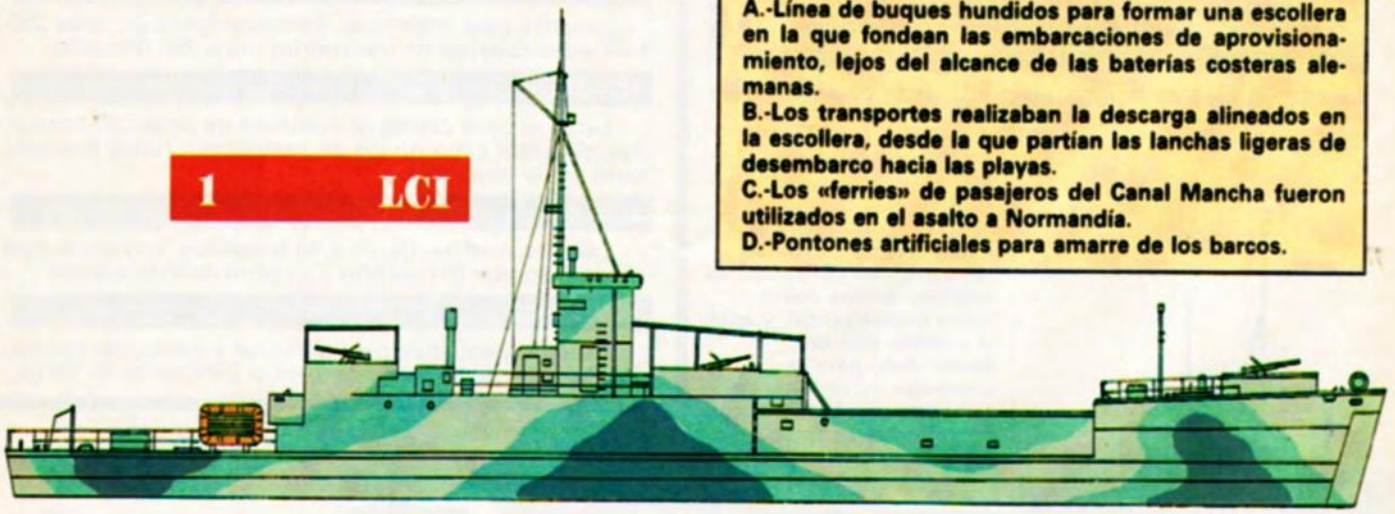
Lanchas pequeñas para personal y vehículos ligeros. Transportan de 30 a 36 hombres o 3.600 kilos de carga.

La LST –buque para el transporte de carros de combate– se construyó en Estados Unidos como barco experimental, y ante el elevado número demandado para la operación «Overlord» se completó con la fabricación de unidades en Gran Bretaña

LAS ESCOLLERAS ARTIFICIALES A VISTA DE PAJARO

A.-Línea de buques hundidos para formar una escollera en la que fondean las embarcaciones de aprovisionamiento, lejos del alcance de las baterías costeras alemanas.
B.-Los transportes realizaban la descarga alineados en la escollera, desde la que partían las lanchas ligeras de desembarco hacia las playas.
C.-Los «ferries» de pasajeros del Canal Mancha fueron utilizados en el asalto a Normandía.
D.-Pontones artificiales para amarre de los barcos.

1 LCI



2 LCT (R)

1

LCI –lancha de desembarco de tropas de infantería– de fabricación estadounidense. El presente modelo es del tipo MK3, empleado desde el año 1942 en los escenarios de combate del Pacífico. Tiene una capacidad de transporte de unos 200 hombres, que viajan en la parte central del buque y saltan a la playa por la rampa de popa

2

LCT (R) MK3 –lancha de desembarco para transporte de munición–. Armada con más de un centenar de cohetes que podían ser lanzados en 24 salvas, con un alcance efectivo de 145 a 685 metros. En conjunto podía transportar un total de doce toneladas de alto explosivo en sus bodegas de carga

3

LSI (L), el «Llangibby Castle», uno de los muchos mercantes británicos que se emplearon como buque de transporte de tropas, en este caso de infantería. Sirvió en diversas operaciones anfibias, entre ellas los desembarcos aliados en el norte de África –«Torch»– y en Normandía –«Overlord»–. Su diseño civil fue remodelado para el combate

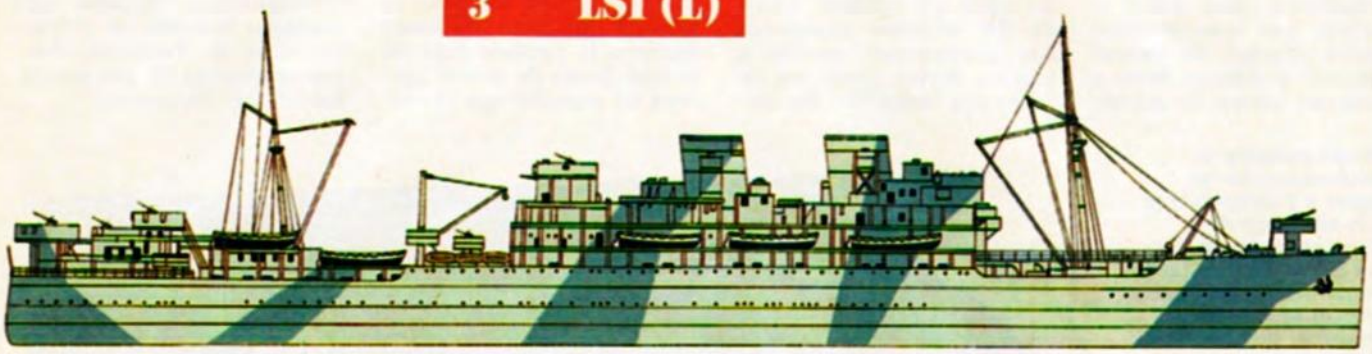
4

LSH –buque de Mando de desembarco–. El «Ancon», un transporte de la Flota estadounidense, se utilizó a partir de 1942 como buque insignia de operaciones anfibias. Participó como tal en los desembarcos de Sicilia, Salerno, Normandía y Okinawa, y estuvo presente en la rendición oficial nipona

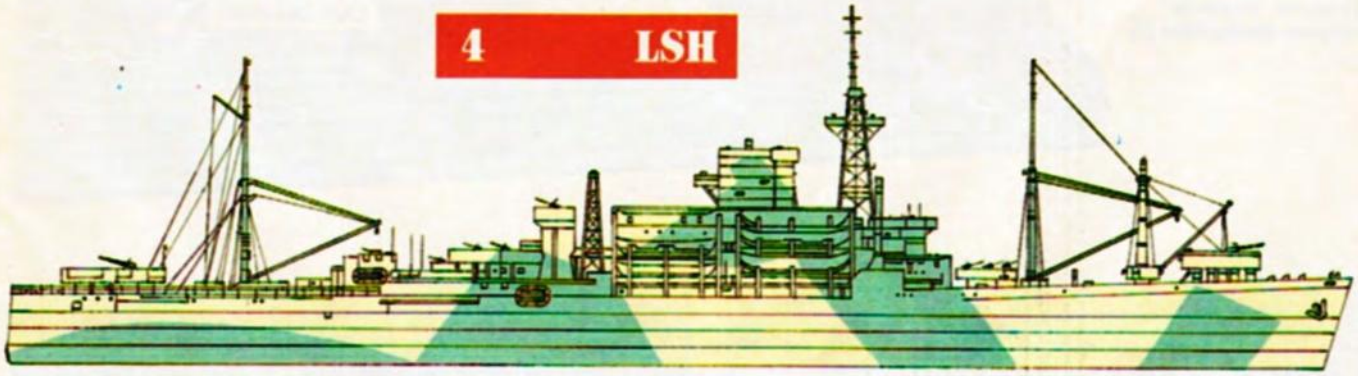
5

LCT (6) –lancha para transporte de carros de combate–. Esta ligera y veloz embarcación fue diseñada para viajar en la cubierta de las grandes LST y, en las proximidades de las playas de asalto, servir de puente de aprovisionamiento en las distintas oleadas de ataque entre tierra firme y su buque nodriza, cuyo tamaño no le permite fondear cerca de la costa

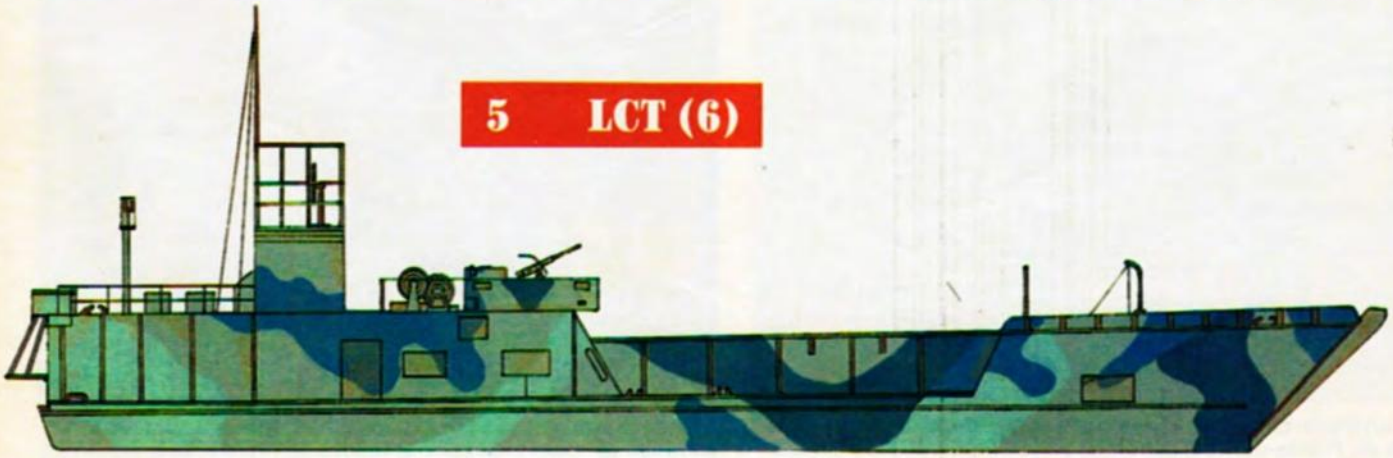
3 LSI (L)



4 LSH



5 LCT (6)



La conquista de Pointe-du-Hoc

El inútil sacrificio de los «rangers»

Un promontorio en cuya cima los aliados creían que se encontraba una batería alemana con seis cañones de 155 mm. se convirtió en uno de los más trágicos escenarios del desembarco de Normandía.

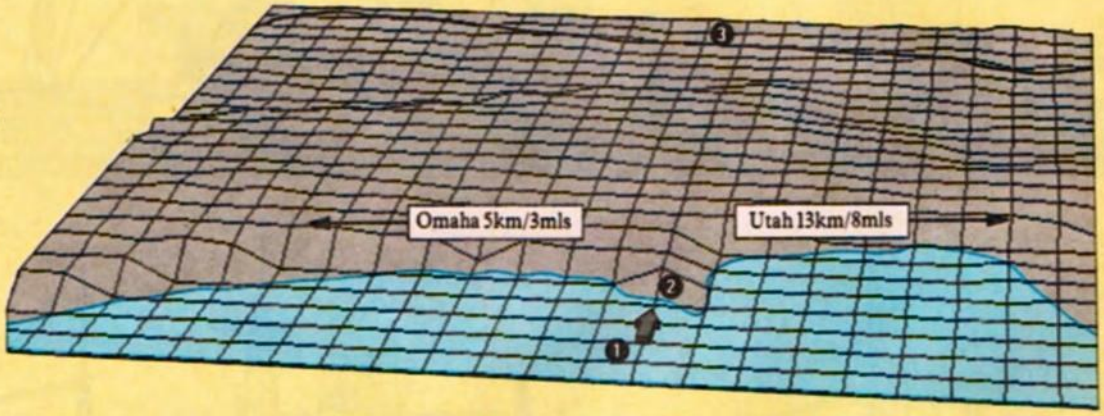
Con un alcance de más de 19 kilómetros, las piezas germanas dominaban la costa desde Port-en-Bessin hasta el noroeste de la playa de Utah. Precisamente, para salvar la amenaza que representaban aquellos cañones, los norteamericanos decidieron botar a la mar sus lanchas de desembarco a 18 kilómetros de la playa, sometiendo a sus hombres a una travesía agotadora de tres horas con marea gruesa.

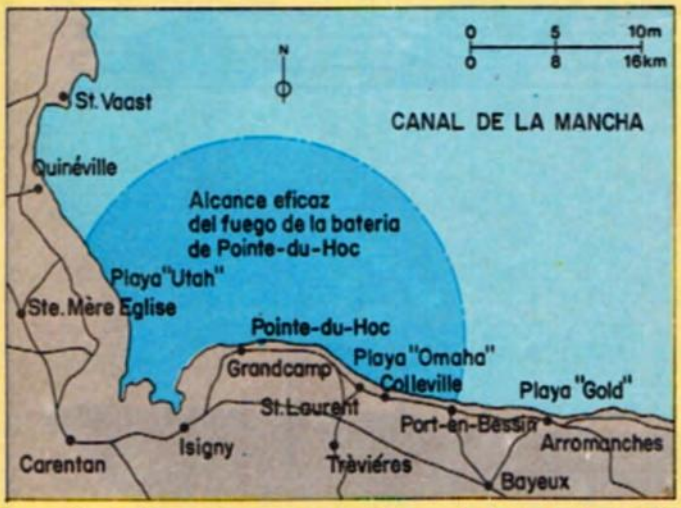
Los «rangers» estadounidenses, que habían llevado a cabo los entrenamientos durante varias semanas en condiciones similares, eran los encargados de escalar el acantilado, con la cobertura de fuego artillero concentrado sobre los cañones. Cerca de 200 soldados, equipados con lanzaarpones, cuerdas y escalas, debían poner pie en tierra a la «hora H». Sin embargo, su lancha se desvió de rumbo hacia el Este, por lo que al descubrir el error se vieron obligados a acercarse al objetivo por una ruta paralela a la costa, quedando expuestos a los disparos efectuados desde la cima del acantilado.

El bombardeo naval previo a la invasión había cesado cuando los «rangers» alcanzaron el pie del precipicio. Para entonces, los alemanes habían relevado a sus artilleros. Empapados y con náuseas la mayoría, los estadounidenses iniciaron la escalada bajo un intenso fuego de armas ligeras y las granadas que el enemigo lanzaba desde arriba. Para apoyarles, el destructor «Satterlee» batió las defensas germanas, permitiendo finalmente que el primer «ranger» alcanzara la cima a los cinco minutos del desembarco.

Pero el éxito resultó amargo. Los cañones alemanes no estaban allí, pues habían sido trasladados a una tranquila huerta, situada a un kilómetro y medio hacia el interior, con el fin de protegerlos de nuevos bombardeos aéreos o navales. Horas más tarde, los «rangers» hallaban las piezas alemanas de Pointe-du-Hoc con la sorpresa de que nunca habían sido disparados.

El mapa muestra la aproximación de los rangers a Pointe-du-Hoc (1), la situación de la batería alemana en la cima del acantilado (2) y el lugar donde, tras haber escalado 30 metros y comprobar que los cañones habían sido trasladados, lograron finalmente destruirlos (3)





La artillería de costa, como en el caso de la batería de 155 mm de Pointe-du-Hoc, superaba a los buques aliados en capacidad de fuego y alcance gracias a la estabilidad de tiro

Escena protagonizada por los rangers en su escalada bajo intenso fuego de armas ligeras y granadas alemanas. Una vez arriba los norteamericanos comprobaban que su esfuerzo fue inútil

Editado por PRENSA ESPAÑOLA, S. A., en colaboración con Europa Press Reportajes. – D. L. M.-1463-1989